



IL “PIT STOP” DELLA SICUREZZA

Dossier di ricerca sulla sicurezza in autostrada

Roma, luglio 2006

INDICE

1. “Consumi di mobilità” e sicurezza in autostrada: si riduce il rischio	Pag.	1
2. La rappresentazione sociale del rischio	“	10
3. La funzione della sosta come fattore di sicurezza	“	16
4. Il “pit stop” della sicurezza	“	24

1. "CONSUMI DI MOBILITÀ" E SICUREZZA IN AUTOSTRADA: SI RIDUCE IL RISCHIO

L'osservazione delle dinamiche recenti della fenomenologia incidentale sulla rete autostradale restituisce un quadro caratterizzato da una significativa riduzione delle condizioni di rischio (tab. 1 e fig. 1):

- tra il 2001 e il 2005, pur a fronte di un continuo incremento del traffico veicolare sulla rete (+8,6%), si registra una diminuzione consistente, in termini assoluti, sia del numero degli incidenti (-13,7%) che dei feriti (-9,9%);
- negli ultimi cinque anni si sono ridotte di un quarto le morti causate da incidenti autostradali (-24,9%) a prescindere dall'intensità della mobilità.

Benché solitamente si suppone che l'elevata velocità e la maggiore lunghezza del percorso favoriscono il verificarsi di incidenti, la quota dei sinistri che accadono su autostrade e raccordi è minoritaria rispetto alla totalità della fenomenologia incidentale comprendente tutti gli altri tipi di infrastrutture, dalle strade urbane a quelle statali. In base ai dati di fonte Istat più aggiornati, riferiti al 2004, si verificano in autostrada solo il 6,2% degli incidenti (mentre ben il 75,7% di tutti gli infortuni avviene nei centri abitati), il 7,5% delle lesioni, l'11,5% dei decessi (fig. 2).

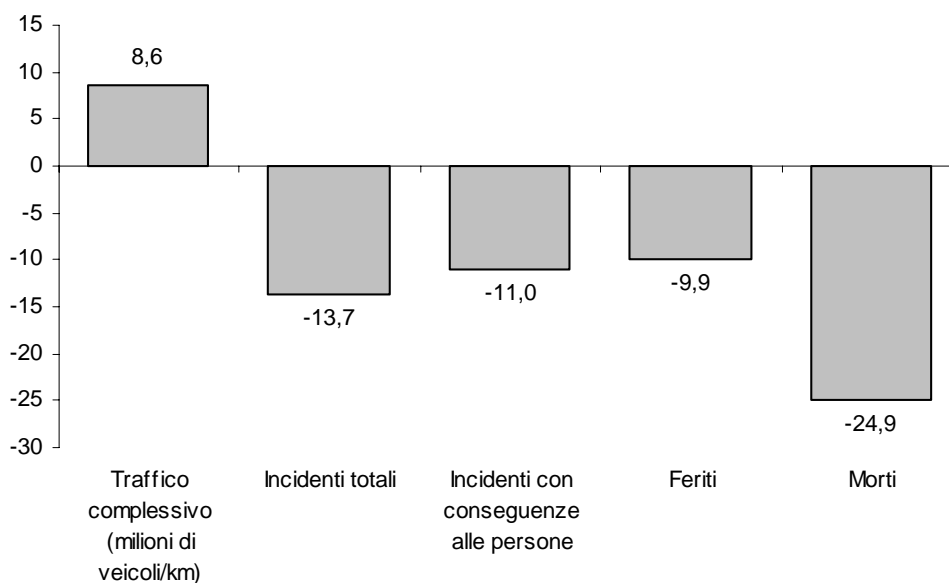
In altri termini, contrariamente a quanto comunemente si crede, il numero di incidenti che si verificano nelle città è 12 volte superiore a quello riferito alla rete autostradale, i feriti sulle strade urbane sono pari a 9,5 volte quelli causati dal traffico autostradale, i decessi sulle strade extraurbane e statali sono 4 volte più frequenti che in autostrada.

Inoltre, il confronto tra le diverse tipologie di strade, riferito ai dati Istat relativi agli anni più recenti disponibili, evidenzia come siano proprio le autostrade a far registrare i maggiori progressi in termini di rafforzamento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità rispetto alla viabilità ordinaria (fig. 3).

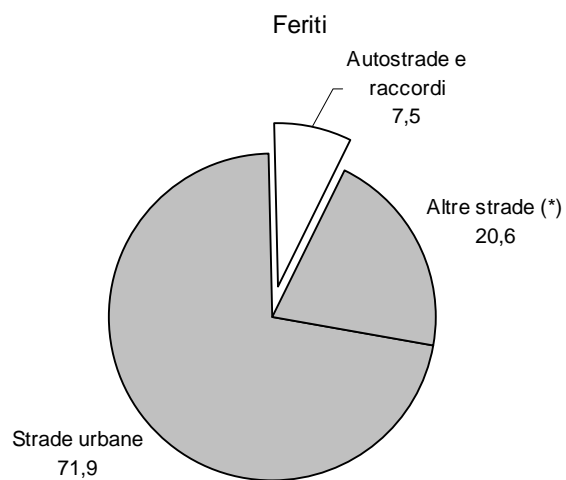
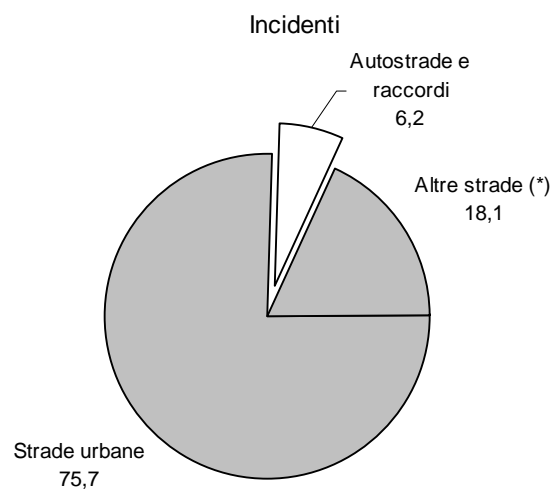
Tab. 1 - Traffico e incidentalità sulla rete autostradale, 2001-2005 (v.a. e var. %)

	Traffico complessivo (milioni di veicoli/km)	Incidenti	Incidenti con conseguenze alle persone	Feriti	Morti
2001	73.139	41.253	11.322	18.915	598
2002	75.224	41.700	11.379	19.624	626
2003	77.436	37.398	10.568	18.117	553
2004	79.055	36.272	9.874	16.784	468
2005	79.404	35.591	10.081	17.038	449
<i>di cui:</i>					
- veicoli leggeri	60.220	26.586	7.996	13.981	303
- veicoli pesanti	19.184	9.005	2.085	3.057	146
var. % 2001-2005	8,6	-13,7	-11,0	-9,9	-24,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Aiscat

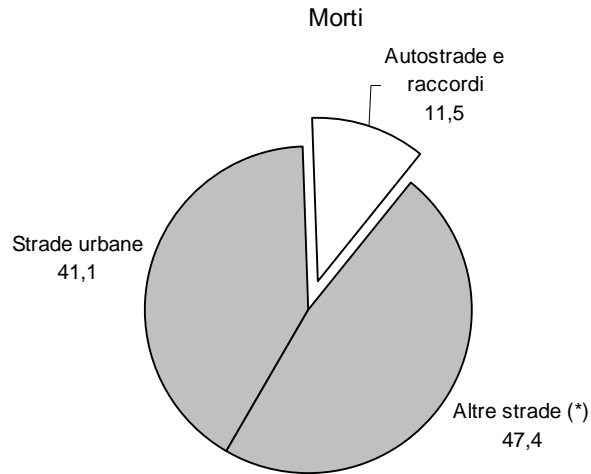
Fig. 1 - Variazioni del traffico e dell'incidentalità sulla rete autostradale, 2001-2005 (var. %)

Fonte: elaborazione Censis su dati Aiscat

Fig. 2 - Composizione dell'incidentalità per tipo di strada, 2004 (val. %)

(segue)

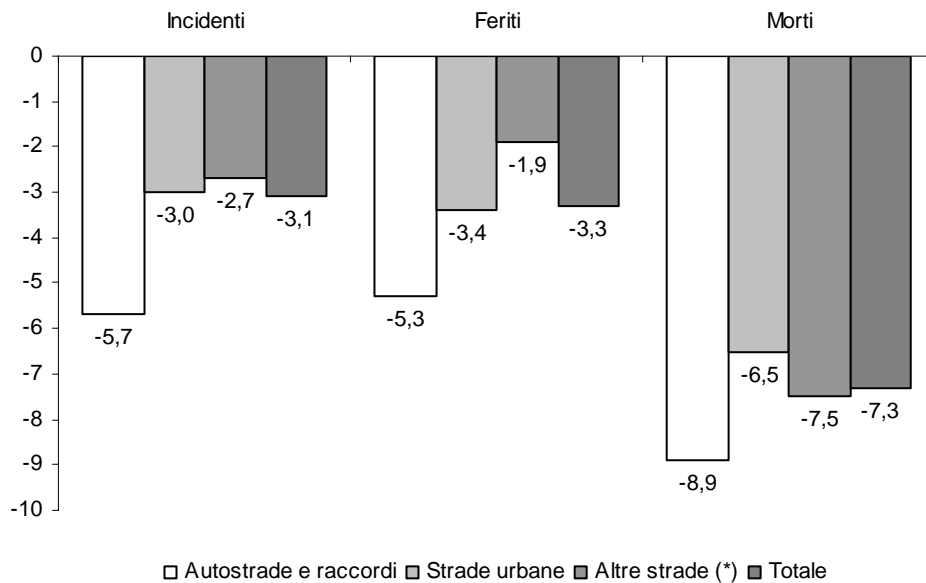
Fig. 2 - Segue



(*) Strade statali, regionali, provinciali, comunali extraurbane.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 3 - La riduzione dell'incidentalità sulla rete autostradale e negli altri tipi di strade, 2003-2004 (var. %)



(*) Strade statali, regionali, provinciali, comunali extraurbane.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

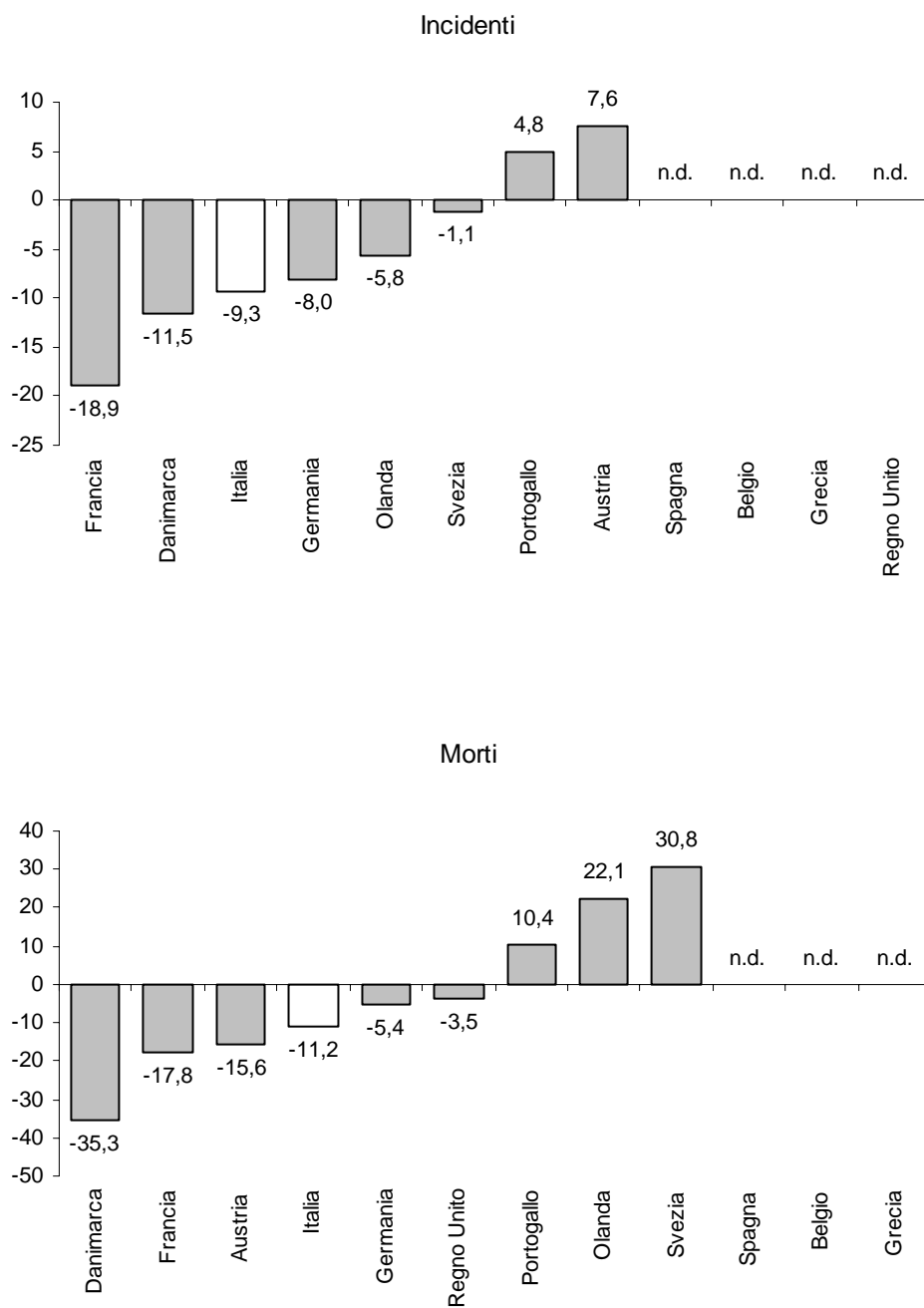
Peraltro, va ricordato che i dati relativi agli incidenti stradali occorsi sulle strade urbane sono sottodimensionati a causa del fatto che, concordemente con gli standard internazionali, nelle statistiche ufficiali confluiscono solo gli incidenti con danni alle persone rilevati dalle autorità pubbliche.

Se poi si sposta la scala comparativa in ambito europeo (i dati più aggiornati disponibili, di fonte Ocse, sono fermi al 2003), si nota come dal punto di vista della capacità di ridurre l'incidentalità nell'ambiente autostradale l'Italia si colloca in buona posizione, dietro solo a Francia e Danimarca, con riferimento al numero di incidenti, e anche all'Austria con riferimento ai decessi. Risultati meno positivi si segnalano invece per gli altri Paesi, e in taluni casi si osserva perfino un peggioramento delle condizioni di sicurezza (fig. 4).

Tuttavia, occorre considerare le situazioni che si presentano come "eccezionali" rispetto ai valori medi riportati, che attestano la persistenza di un *rischio territorializzato* (con riferimento alla disomogenea geografia dell'incidentalità) e parimenti di un *rischio stagionale* (con riferimento ai mesi "più caldi", in corrispondenza dell'"esodo" e del "contro-esodo" estivi, in cui i livelli di incidentalità invariabilmente si innalzano) (figg. 5-6 e tab. 2).

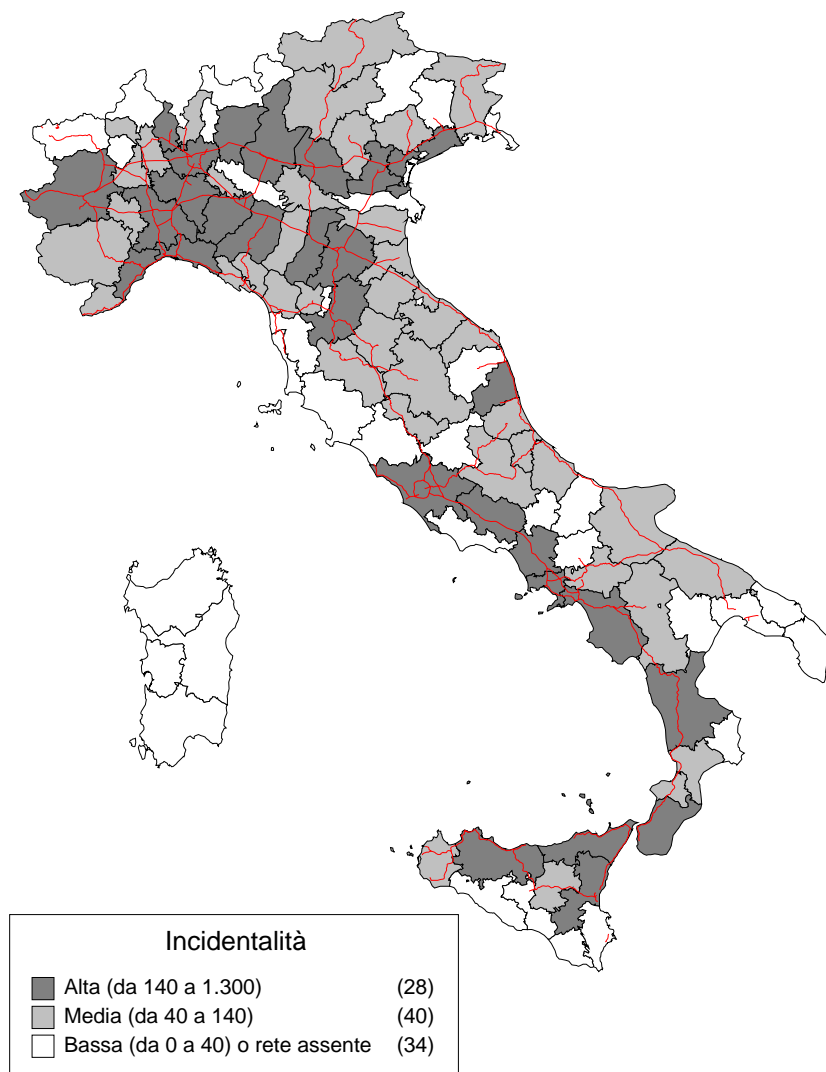
La priorità di ridurre ancora i costi umani e sociali dell'incidentalità (complessivamente stimati per l'anno 2005 in oltre 32 miliardi di euro, pari a circa il 2,4% del Pil) deve perciò indurre a non "abbassare la guardia", ma anzi a consolidare i progressi finora compiuti e a continuare nell'opera di radicamento nel Paese di una "*ordinaria*" *cultura della sicurezza*, che cioè vada oltre gli allarmismi estemporanei (come per le cosiddette "stragi del sabato sera") e le soluzioni d'emergenza, e che piuttosto attecchisca nei comportamenti individuali e nelle logiche programmatiche e operative dei soggetti preposti al governo della mobilità e alla tutela della sicurezza.

Fig. 4 - La riduzione dell'incidentalità sulla rete autostradale in Italia e in Europa, 2002-2003 (var. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ocse

Fig. 5 - La territorializzazione del rischio: incidenti su autostrade e raccordi per provincia, 2004 (v.a.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

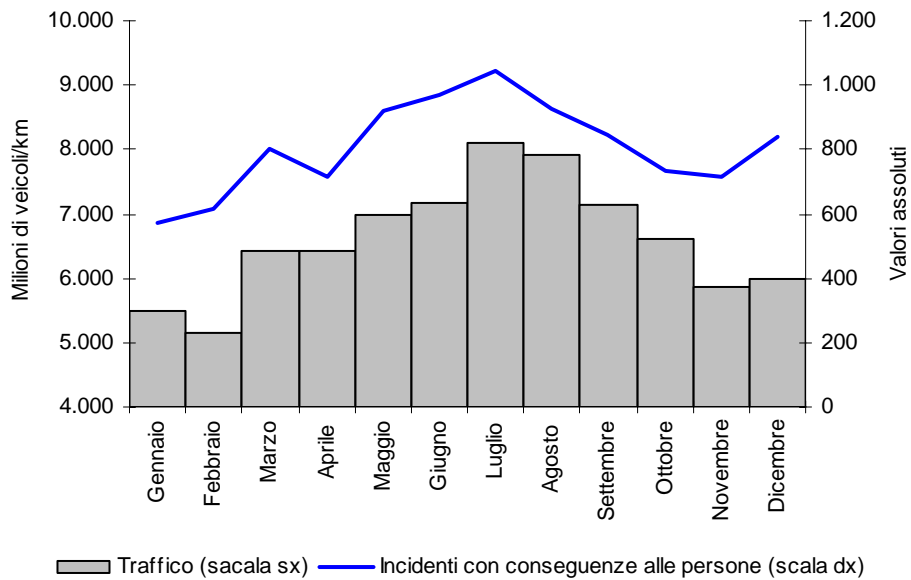
Tab. 2 - Le province meno sicure e quelle più sicure rispetto agli incidenti su autostrade e raccordi^(*), 2004 (v.a. e val. per 10.000 abitanti)

Province	Incidenti	Province	Incidenti per 10.000 abitanti
<i>Le province meno sicure</i>			
Milano	1.292	Savona	7,67
Roma	1.185	Bologna	6,97
Torino	711	Genova	6,41
Bologna	658	Firenze	5,66
Napoli	588	Piacenza	5,44
Genova	561	La Spezia	5,42
Firenze	546	Vercelli	5,13
Salerno	461	Lodi	5,12
Palermo	309	Frosinone	4,95
Venezia	248	Alessandria	4,85
<i>Le province più sicure</i>			
Rovigo	24	Cremona	0,72
Gorizia	21	Belluno	0,66
Livorno	19	Livorno	0,57
Pisa	19	Benevento	0,48
Belluno	14	Pisa	0,48
Benevento	14	Caltanissetta	0,40
Caltanissetta	11	Bari	0,37
Taranto	10	Siracusa	0,23
Siracusa	9	Taranto	0,17
Isernia	0	Isernia	0,00

^(*) Sono escluse le province prive di autostrade o raccordi.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 6 - La stagionalità del rischio: traffico e incidenti con conseguenze alle persone sulla rete autostradale per mese dell'anno, 2005 (milioni di veicoli/km e v.a.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Aiscat

2. LA RAPPRESENTAZIONE SOCIALE DEL RISCHIO

La riduzione del rischio di incidenti stradali passa tanto attraverso una adeguata conoscenza delle situazioni potenzialmente pericolose, quanto attraverso una corretta responsabilizzazione individuale che consenta ad ognuno di mettere in atto comportamenti "virtuosi" in grado di abbassare il livello di esposizione al rischio.

La percezione individuale del rischio e la rappresentazione sociale della sicurezza sono elementi fondamentali per distinguere i diversi comportamenti e le molteplici strategie difensive adottate rispetto ad eventi riconosciuti come pericolosi e al tempo stesso probabili.

Nelle opinioni degli italiani, rilevate per mezzo di una recente indagine campionaria realizzata dal Censis, la sicurezza è innanzitutto "un dovere" (secondo il 55,7% delle risposte a una specifica domanda sul tema). Sembra che si vada in parte attenuando il sentimento fatalista che fa ritenere inutili le forme di tutela a fronte di pericoli (e relative conseguenze dannose) considerati sostanzialmente inevitabili: la sicurezza è "una illusione" solo per un residuale 6,8% di italiani, unicamente "un costo" per il 4,1% (tab. 3).

È proprio la percezione circa la propria suscettibilità ad eventuali minacce determinate o prodotte dall'"esterno" a costituire un elemento determinante per la definizione della cultura del rischio. Da tale percezione dipende la gamma delle preoccupazioni rispetto alle quali può essere concretamente messa in campo una serie diversificata di risorse, strumenti, strategie di difesa.

A tale proposito, non è sempre ravvisabile una corrispondenza piena e razionale tra percezione individuale degli eventi rischiosi e minacce reali.

Gli incidenti stradali, colpendo l'immaginario collettivo con un forte impatto emotivo, peraltro ogni volta amplificato dal riverbero mediatico, vengono collocati al secondo posto tra le situazioni di rischio o gli eventi pericolosi maggiormente temuti dagli italiani (84,0%), anche prima di altri eventi dannosi in verità assai più probabili come gli incidenti domestici, che però scontano una certa "invisibilità" sui mezzi di informazione, o di eventi dal potenziale disastroso, ancorché meno frequenti, come le calamità naturali (tab. 4).

Tab. 3 - La rappresentazione sociale della sicurezza (val. %)

	val. %
Un dovere	55,7
Un obiettivo	20,3
Un investimento	13,1
Una illusione	6,8
Un costo	4,1
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis, 2006

Tab. 4 - Situazioni di rischio o eventi pericolosi maggiormente temuti (val. %)

	val. %
L'inquinamento dell'aria/acqua	86,4
Gli incidenti stradali	84,0
I disastri naturali	81,3
Le manipolazioni degli alimenti	67,9
Le difficoltà di smaltimento dei rifiuti	67,8
Le fughe di gas	64,5
Gli incidenti sul lavoro	51,7
L'inadeguata manutenzione degli edifici	46,5
I viaggi in aereo	43,7
Gli incidenti domestici	37,7
I black-out elettrici	23,5

Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte.

Fonte: indagine Censis, 2006

Disattendendo il chiaro significato dei dati empirici, la percezione più diffusa è che il livello di sicurezza dei viaggi stradali sia rimasto sostanzialmente invariato negli ultimi cinque anni (per il 41,9% del campione), o che sia addirittura peggiorato (28,3%), mentre solo il 29,8% degli italiani ha correttamente percepito un effettivo miglioramento delle condizioni di sicurezza delle strade (tab. 5).

In particolare, a riconferma di un diffuso cliché, contraddetto però dalle statistiche ufficiali, si ritiene che il tipo di strada più pericolosa sia l'autostrada (per il 36,6% del campione) (tab. 6).

Nel determinarsi di situazioni di rischio, il fattore umano viene sì ritenuto decisivo, tuttavia un peso non secondario viene attribuito agli altri fattori "di sistema", per così dire: la mancata applicazione della normativa, l'inefficienza dei servizi di controllo o di prevenzione, l'assenza di organismi preposti alla sicurezza (tab. 7).

La non piena consapevolezza dei viaggiatori circa il ruolo determinante che assumono i propri comportamenti per la sicurezza si traduce in una sorta di "effetto delega" alle istituzioni delle responsabilità della sicurezza stradale (per il 74,1% degli intervistati sono proprio le istituzioni a doversi fare carico della sicurezza e della tutela collettiva), cui corrisponde la tendenziale deresponsabilizzazione dei singoli (tab. 8).

Coerentemente, benché non siano pochi (il 22,0%) gli italiani che ritengono che il modo più efficace per innalzare i livelli di sicurezza sia proprio una maggiore sensibilizzazione sociale, o l'introduzione dell'educazione stradale obbligatoria nei percorsi scolastici (il 18,7%), circa un terzo della popolazione colloca al primo posto lo strumento del rafforzamento dei controlli da parte della polizia (32,2%) (tab. 9).

Tab. 5 - Percezione del cambiamento del livello di sicurezza dei viaggi stradali negli ultimi cinque anni (val. %)

	val. %
Aumentato	29,8
Invariato	41,9
Diminuito	28,3
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis, 2006

Tab. 6 - Tipo di strada considerata maggiormente pericolosa (val. %)

	val. %
Autostrada/superstrada	36,6
Provinciale	33,1
Urbana (periferia)	15,1
Urbana (centro storico)	14,6
Area privata	0,6
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis, 2006

Tab. 7 - Peso dei fattori elencati nel determinare situazioni di rischio (punteggio medio: 1= min, 5=max)

	Punteggio medio
L'irresponsabilità dei singoli	4,4
La mancata applicazione delle norme di prevenzione	4,3
L'inefficienza dei servizi di controllo	4,2
L'assenza di organismi preposti alla sicurezza	4,1
L'inefficienza dei servizi di prevenzione	4,0
La scarsità delle risorse destinate alla manutenzione	3,9

Fonte: indagine Censis, 2004

Tab. 8 - Soggetti che dovrebbero farsi carico della sicurezza stradale (val. %)

	val. %
Istituzioni	74,1
Associazioni di consumatori/utenti	25,9
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis, 2006

Tab. 9 - Soluzioni ritenute più utili per incentivare una maggiore attenzione nella guida (val. %)

	val. %
Maggiori controlli della polizia	32,2
La sensibilizzazione sociale	22,0
L'educazione stradale obbligatoria a scuola	18,7
La formazione continua dei guidatori	11,6
La manutenzione delle strade	5,2
La certezza nell'applicazione delle sanzioni	5,0
Una segnaletica stradale appropriata	3,9
L'innovazione tecnologica dei veicoli	1,4
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis, 2006

3. LA FUNZIONE DELLA SOSTA COME FATTORE DI SICUREZZA

L'accadimento di un incidente stradale va ricondotto alla combinazione di molteplici fattori: senz'altro a variabili strutturali, come l'incremento del parco auto, la crescita dei flussi di mobilità e la moltiplicazione dei soggetti e dei mezzi in movimento, ma soprattutto all'imperizia del guidatore e ai comportamenti di guida inadeguati degli utenti della strada.

Al di là delle considerazioni di carattere normativo e dell'impegno profuso dalla ricerca tecnologica per ridurre i rischi di incidentalità, sia nella componente attiva che in quella passiva della sicurezza, tutte le riflessioni portano invariabilmente ad individuare nella persona – conducente o passeggero – e nei suoi comportamenti la causa prima (nove volte su dieci) degli incidenti e delle più o meno gravi conseguenze che possono derivarne. Eccesso di velocità, scarsa attenzione alle prescrizioni, alterazioni dello stato psico-fisico del conducente, sono alcune delle principali motivazioni che alimentano le statistiche.

I dati empirici permettono di individuare quantitativamente i fattori da ritenere alla base della potenziale vulnerabilità nell'ambiente autostradale (tab. 10):

- innanzitutto, l'esposizione al rischio a causa di comportamenti scorretti del conducente alla guida (il 60,4% degli incidenti), soprattutto con la guida distratta (15,2%) e l'eccesso di velocità (15,1%);
- secondariamente, la possibilità di rimanere coinvolti in inconvenienti della circolazione concomitanti, provocati dalla guida di altri (30,8%);
- al contrario, le circostanze "fatali", come l'urto imprevedibile con un ostacolo (7,4%) o l'evenienza di difetti o avarie del veicolo (0,1%), rappresentano una componente residuale delle cause di incidenti.

Una concezione superficiale della guida può portare a non considerare adeguatamente tutti gli elementi in gioco che concorrono ad innalzare o viceversa abbassare gli standard di sicurezza.

Tab. 10 - Incidenti su autostrade e raccordi per cause, 2004 (val. %)

	val. %
Comportamenti scorretti del conducente alla guida	60,4
<i>di cui:</i>	
- guida distratta/indecisa	15,2
- eccesso di velocità	15,1
Inconvenienti di circolazione concomitanti	30,8
Ostacoli urtati/evitati	7,4
Comportamenti scorretti di pedoni/persone trasportate	1,1
Stato psico-fisico del conducente	0,2
Difetti/avarie del veicolo	0,1
Totale	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Le distorsioni nella percezione del rischio e la scarsa capacità di interpretare in maniera appropriata le situazioni critiche sono legate a una ridotta comprensione delle diverse variabili in grado di influenzare le prestazioni individuali e di condizionare negativamente la sicurezza della guida: non solo il rispetto delle norme della circolazione, che presuppone la conoscenza del Codice della strada e della segnaletica, ma anche le condizioni del fondo stradale e del contesto ambientale, gli agenti atmosferici, l'efficienza di funzionamento del veicolo utilizzato, eventuali alterazioni del proprio stato psico-fisico (ad esempio, derivanti dalla protrazione della guida oltre un lasso temporale ragionevole).

In particolare, negli spostamenti di media e lunga percorrenza effettuati sulla rete autostradale, la realizzazione senza soluzione di continuità del viaggio è di per sé un fattore che assume rilevanza negativa sotto il profilo della sicurezza, incidendo sulla soglia di vigilanza e la capacità di guida del viaggiatore (basti pensare che nel 2004 in autostrada sono state elevate dalla Polizia stradale 12.384 contravvenzioni per mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti di veicoli pesanti).

Da questo punto di vista, la sosta deve essere intesa non come componente del viaggio episodica, occasionale o determinata da un eventuale stato di emergenza, bensì come elemento strettamente connesso con il compimento del viaggio stesso in condizioni di maggiore sicurezza, in quanto permette al conducente di riposarsi, rifocillarsi, rilassarsi e ripartire per il viaggio con maggiore energia e lucidità.

A tale scopo, sulla infrastruttura autostradale italiana è disponibile una fitta rete di aree attrezzate. Considerando la sola rete monitorata dall'Aiscat, risultano 225 aree di parcheggio e 415 aree di servizio, con 405 bar, 167 ristoranti, 88 servizi per camper, 34 officine, 20 hotel, distribuiti in modo proporzionale alla lunghezza dei diversi tronchi autostradali, con una densità numerica tale da collocare il nostro Paese ai vertici europei (figg. 7-8).

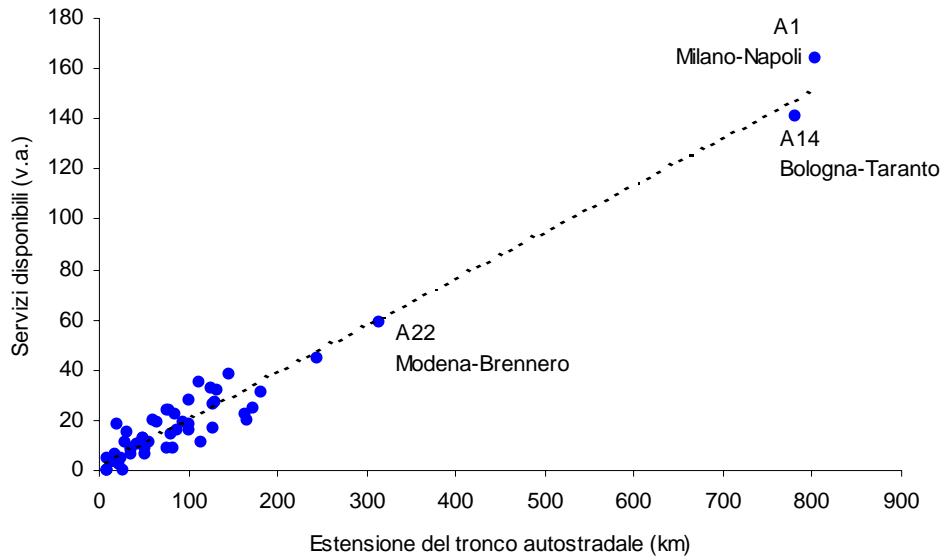
È possibile effettuare una *stima di massima della funzione di prevenzione, in termini di sicurezza stradale, della sosta*. La stima è stata realizzata a partire dalla base dati dell'Istat sugli incidenti occorsi in autostrada articolati secondo la causa – preferita alla base dati dell'Aiscat proprio in ragione della maggiore disaggregazione dei dati – e si basa sull'ipotesi che un determinato numero di incidenti sia più strettamente riconducibile a fattori legati all'assenza di sosta.

In altri termini, sono stati isolati gli incidenti provocati da stati psico-fisici del conducente o da comportamenti che, con buona probabilità, si sarebbero potuti neutralizzare (sonnolenza, affaticamento, stress, scarsa lucidità, malore, distrazione nella guida, uso improprio della sede autostradale) o almeno attenuare (fretta ed eccesso di velocità nella guida) mediante l'effettuazione di una sosta adeguata lungo il percorso.

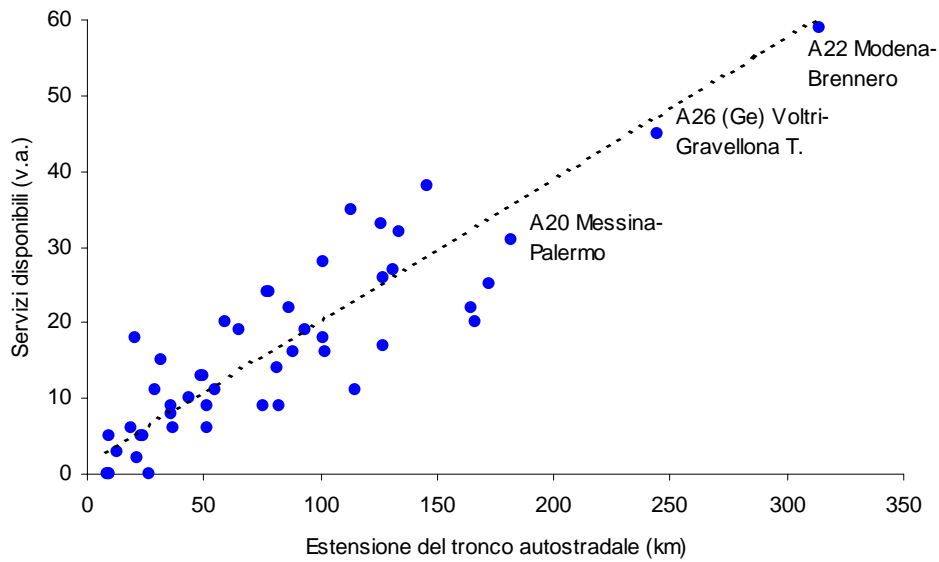
I risultati della stima attestano che (fig. 9):

- il 15% circa degli incidenti e dei feriti in autostrada, e circa il 20% delle morti, probabilmente potrebbero essere evitati grazie alla interruzione del viaggio e alla funzione di ripristino delle condizioni ottimali di guida connessa a una sosta adeguata;
- inoltre, per una quota aggiuntiva di infortuni (il 41%) e di conseguenze lesive (43%) o mortali (29%) si può stimare un effetto di riduzione del numero di casi tramite una opportuna sosta.

Fig. 7 - Servizi disponibili sulla rete autostradale^(*), 2005

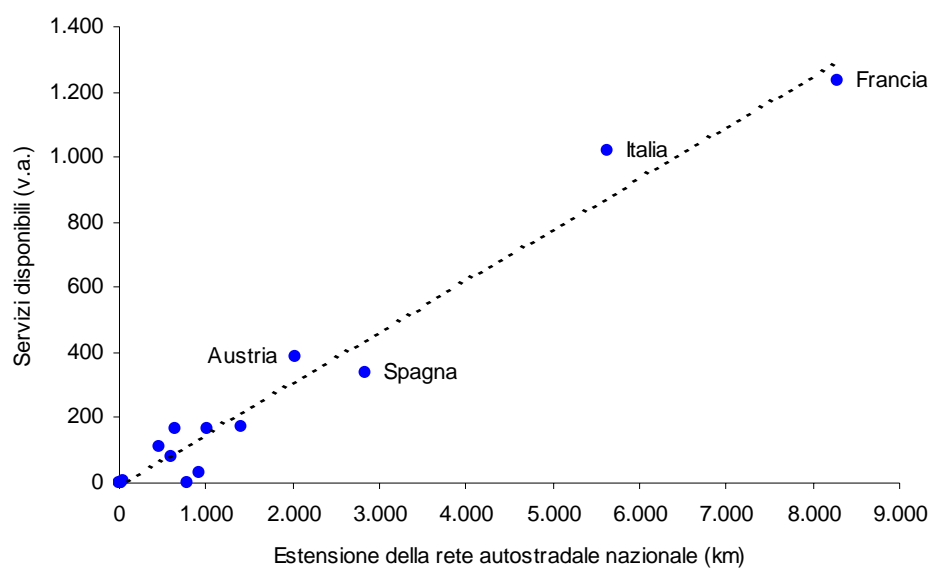


(Ingrandimento)



^(*) Somma di aree di parcheggio, aree di servizio, bar, ristoranti.

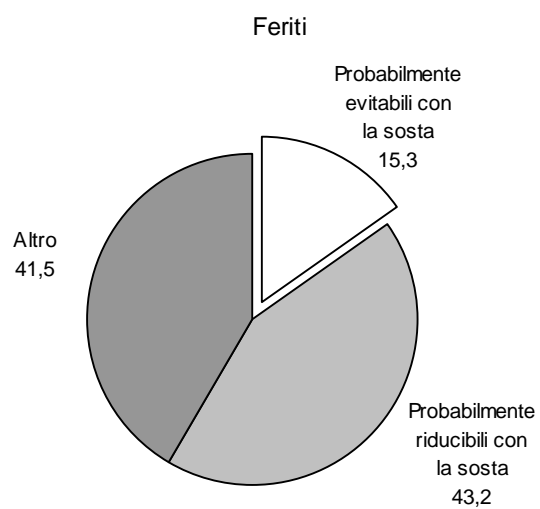
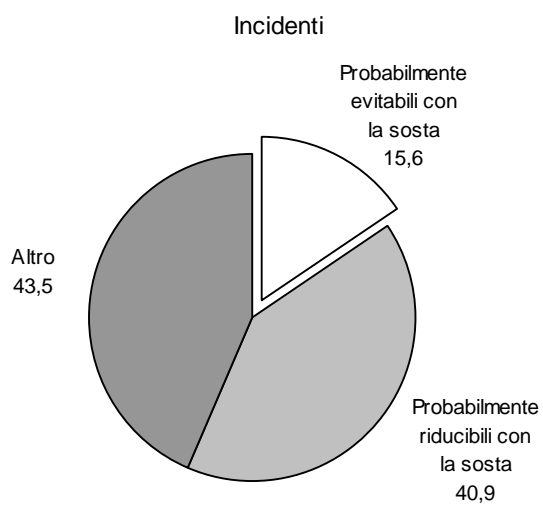
Fonte: elaborazione Censis su dati Aiscat

Fig. 8 - Servizi disponibili sulla rete autostradale^(*) nei Paesi europei, 2005

^(*) Somma di aree di servizio, stazioni di rifornimento, ristoranti, hotel.

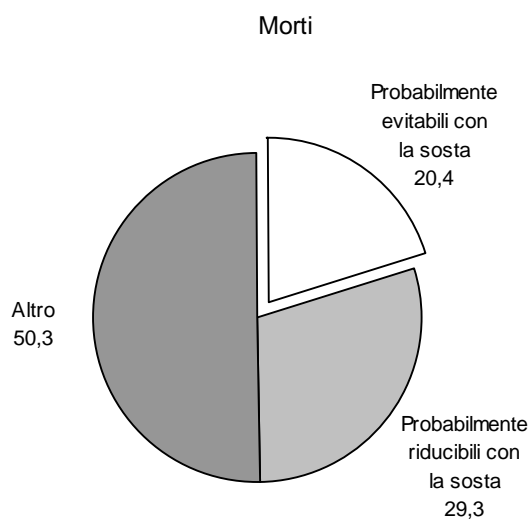
Fonte: elaborazione Censis su dati Asecap

Fig. 9 - Effetti stimati della sosta nella riduzione dell'incidentalità su autostrade e raccordi (val. %)



(segue)

Fig. 9 - Segue



Fonte: stime Censis su dati Istat

Una seconda valutazione circa il ruolo di prevenzione della sosta in autostrada, che prende le mosse da un diverso angolo visuale, si basa sull'ipotesi che l'interruzione del viaggio, presso un'area di sosta attrezzata, in corrispondenza di condizioni atmosferiche avverse (nebbia, pioggia, grandine, neve o ghiaccio, vento forte) potrebbe comportare vantaggi in termini di sicurezza, per evitare di incorrere in un incidente. Da questo punto di vista, si può considerare pari al 17% del totale il numero di infortuni avvenuti su autostrade e raccordi in condizioni di maltempo (tab. 11).

Tab. 11 - Incidenti e persone coinvolte su autostrade e raccordi per condizioni atmosferiche, 2004 (val. %)

	Incidenti	Feriti	Morti
Sereno	62,6	62,9	62,8
Pioggia	15,2	14,8	14,8
Nebbia	0,9	1,2	1,1
Neve	0,6	0,7	0,5
Grandine	0,2	0,3	0,3
Vento forte	0,2	0,1	0,0
Altro	20,3	20,0	20,5
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

4. IL "PIT STOP" DELLA SICUREZZA

La società Autogrill ha da tempo centrato l'offerta rivolta ai propri clienti su un'accezione ampia del concetto di "sosta", che implica non solo la soddisfazione dei bisogni primari del viaggiatore in autostrada, ma anche la possibilità di fruire di un'ampia gamma di servizi che rimandano a un'accezione multidimensionale dell'accoglienza e della sicurezza.

Da questo punto di vista, le aree di sosta non sono più solo un "luogo di passaggio", dove si arriva e si riparte esaurendo l'atto nel minor tempo possibile e utilizzando i soli servizi strettamente connessi con l'esperienza transitoria del viaggio (il rifornimento di carburante, il check-up del veicolo). Esse evolvono piuttosto verso il concetto di "luogo di accoglienza" e di scambio, in cui la dimensione primaria del "passaggio" (il viaggio) si intreccia con quella del "permanere" (il tempo trascorso nell'area di sosta per la ristorazione, i consumi e l'accesso ai servizi disponibili).

Più in dettaglio, è possibile ravvisare un processo di trasformazione delle aree di sosta autostradali di cui si riconoscono tre principali componenti:

- il rafforzamento del carattere di *sistema polivalente* dell'area di sosta risulta declinato, innanzitutto, nella dimensione fisica e spaziale, e si traduce nel disegno architettonico degli spazi orientato a renderli qualitativamente più gradevoli, accoglienti, "trasparenti" rispetto al contesto esterno;
- la riconversione fisica procede parallelamente alla *trasformazione funzionale*, poiché l'area di sosta oggi può offrire anche servizi diversificati, più articolati che nel passato, e consente nuove opportunità di informazione, interazione e consumo;
- infine, i frequentatori delle aree di sosta non sono più solo "viaggiatori" e utenti delle autostrade, bensì cittadini, clienti, consumatori, mostrando dunque un *profilo più ricco e complesso*, e una accresciuta potenzialità di consumo e di interazione.

Il riferimento va in particolare ai servizi già in essere o in via di implementazione che Autogrill ha messo a disposizione di una serie di target di utenti delle autostrade, con implicazioni sia sulla sicurezza dei

mezzi, che sulla sicurezza delle persone: il trucker club, il bikers club, il servizio kids, il fidopark, i presidi medici, i presidi di sicurezza, ecc. (tav. 1).

Tali servizi hanno un impatto, diretto o indiretto, sul fronte della sicurezza del viaggiatore in autostrada, qualificando la funzione della sosta in chiave di "strumento" di autotutela, agendo su diverse sfaccettature di un'accezione multidimensionale della sicurezza:

- *la sicurezza stradale*, innanzitutto, per la possibilità data ai viaggiatori di riposarsi e ripristinare condizioni psico-fisiche di efficienza e reattività appropriate alla guida, interessando in modo particolare alcuni segmenti di utenti delle autostrade, come i camionisti (trucker club) e i motociclisti (bikers club), che costituiscono una porzione rilevante dei viaggiatori abituali della rete;
- *la sicurezza rispetto ai furti*, grazie ai servizi di video-sorveglianza dei mezzi parcheggiati;
- *la sicurezza dei consumi*, con un impegno continuo da parte di Autogrill nella garanzia della qualità degli alimenti somministrati (tra cui un menù specificamente dedicato ai celiaci) e dei prodotti market;
- *la sicurezza della salute*, grazie alla disponibilità lungo la rete di presidi medici attrezzati per controlli e interventi di primo soccorso;
- *la sicurezza personale*, per via della presenza di guardie private impegnate nella vigilanza dei veicoli parcheggiati, nell'attività antitaccheggio e nell'allontanamento di eventuali persone indesiderate.

Da un soggetto "di rete" come Autogrill, che fa dei suoi presidi territoriali posizionati lungo la maglia autostradale nazionale un punto di forza, può dunque provenire un *apporto concreto di sicurezza* attraverso l'offerta di sosta (soddisfazione di bisogni primari, ristorazione, relax, comfort, ecc.) accompagnata dalla fornitura di una serie di servizi qualificati corrispondenti a *bisogni specifici di particolari utenti*, come il servizio kids (rivolto alla popolazione in viaggio con bambini e neonati) o il fidopark (rivolto alla popolazione in viaggio con un cane), tesi a garantire condizioni confortevoli di sosta e la possibilità di intervenire in maniera appropriata su esigenze particolari o sofisticate.

Tav. 1 - Servizi disponibili nelle aree di sosta Autogrill rilevanti per la sicurezza

	Servizi offerti	Partner	Rete	Target di riferimento	Utenti registrati ⁽¹⁾
Trucker Club	Parcheggio video-sorvegliato per i Tir con collegamento a monitor posizionati presso il ristorante. Monitor nell'area sedute del ristorante con programmi satellitari di sport e intrattenimento. Docce gratuite. Sconti e convenzioni.	Professione Camionista, Aurora Assicurazioni	19 aree	180.000 imprese di autotrasporto 700.000 mezzi pesanti	100.000 +12% annuo
Bikers Club	Aree di servizio per la sosta dei motociclisti, con parcheggi coperti e scoperti dotati di video-sorveglianza, illuminazione e pavimentazione anti-affondamento.	Ducati, Dainese, Federazione motociclistica italiana (Fmi), Telepass	12 aree	10 milioni di motociclisti	2.896 +11% annuo
Kids e neonati	Servizi dedicati ai bambini (ristorazione con menù dedicati, intrattenimento, videogiochi e cartoni animati su maxischermo, gadget), baby room e fornitura gratuita di un kit di prima assistenza per i più piccoli (pannolini, teli igienici, salviettine umidificate).	Nintendo, Mondo, Cartoon Network, Clementoni, Smoby, Sony	1 area (sperimentale)	Bambini, neonati e famiglie in viaggio	
FidoPark	Aree recintate all'ombra di gazebo, con acqua corrente, cucce isolate termicamente provviste di impianti di spurgo e sistemi di igienizzazione. Pannelli informativi con indicazioni sugli ambulatori più vicini per le urgenze e la mappa delle altre aree FidoPark. Assistenza di primo intervento nelle fasce orarie di maggior traffico nei fine settimana di luglio e agosto offerta da veterinari della Anmvi e da volontari della Lav.	Associazione medici veterinari italiani (Anmvi), Lega anti-vivisezione (Lav), Cucciamica, ProntoFido	17 aree	35% della popolazione 8 milioni di cani registrati	1.500 +10% annuo
Presidi medici	Autoambulanza con personale paramedico per il primo soccorso 24 ore su 24 nei punti nodali della rete autostradale e nei giorni di maggior traffico.	Croce Azzurra, Croce Blu, Croce Italia Sant'Arcangelo, Croce Rossa Italiana	27 aree (46 siti)	Popolazione in viaggio	
Etilometro	Distribuzione gratuita di "alcohol test" per misurare i tassi alcolemici tutti i giorni dalle 00.00 alle 5.00.	Autostrade per l'Italia	Rete Autostrade per l'Italia	Popolazione in viaggio	
Menù per celiaci	Offerta alimentare al bar e al ristorante dedicata alle persone con intolleranza al glutine.	Associazione italiana celiachia (Aic)	10 aree	400.000 celiaci	
Presidi di sicurezza	Guardie giurate, con automezzo e collegamento radio con le centrali operative, nei periodi di maggior traffico.		26 aree	Popolazione in viaggio	
Informazione	Informazioni video di attualità e sportive 24 ore su 24.	Sky, Tg24	49 aree	Popolazione in viaggio	
Cartine stradali	Distribuzione gratuita di cartine stradali, con segnalazione dei servizi Autogrill.		13 aree ⁽²⁾	Popolazione in viaggio	

⁽¹⁾ Al giugno 2006

⁽²⁾ Disponibile anche in 4 aree di sosta in Francia, 3 in Svizzera e 2 in Austria

Fonte: elaborazione Censis su dati Autogrill

Da Autogrill può provenire, inoltre, un contributo più ampio, rivolto alla *generalità della popolazione in viaggio nel periodo estivo*, in termini di sensibilizzazione rispetto alla guida in sicurezza.

In aggiunta ai diversi progetti di Autogrill, già realizzati o in corso di implementazione, che contengono aspetti rilevanti diretti o indiretti per quanto attiene alla dimensione della sicurezza (si pensi, ad esempio, alla fornitura gratuita di alcoltest per misurare i tassi alcolemici tutti i giorni nelle ore notturne), si possono formulare delle ipotesi concrete circa l'opportunità di attrezzare degli spazi, all'interno delle strutture di sosta, specificamente dedicati alla *informazione e sensibilizzazione dei viaggiatori rispetto alla sicurezza stradale*: i "pit stop" della sicurezza.

In prima battuta, si può prevedere che il "pit stop" della sicurezza di Autogrill offra:

- un test di autovalutazione sulla propria propensione al rischio, che il viaggiatore può compilare autonomamente rispondendo a dei semplici quesiti, totalizzando quindi un punteggio a cui corrisponde uno specifico profilo personalizzato (prevedendo un caffè omaggio per le persone che riconsegnano il test compilato);
- la segnalazione della linea telefonica diretta per conoscere il saldo dei punti della propria patente di guida (mediante la connessione al numero 848 782 782 del Ministero dei Trasporti);
- un presidio sanitario per verificare le proprie condizioni di salute prima di rimettersi alla guida (mettendo a disposizione, ad esempio, un misuratore della pressione arteriosa, un etilometro, ecc.).

In particolare, oltre all'importanza del test come strumento di assunzione di consapevolezza per il viaggiatore, va sottolineata la rilevanza sul piano conoscitivo del database di cui si potrà disporre nel tempo, suscettibile di elaborazioni specifiche utili per la redazione di rapporti di ricerca periodici. Si potrà pervenire così ad un'ampia base informativa indispensabile per l'analisi delle azioni che comportano un rischio in autostrada per se stessi e per gli altri, e conseguentemente per la promozione delle condotte finalizzate a prevenirle.

Più in generale, per incorporare nel processo di crescita del Paese l'attenzione indispensabile per conseguire risultati concreti in termini di sicurezza stradale, occorre favorire la complementarietà delle competenze in capo ai diversi soggetti che sono a diverso titolo impegnati sulla materia (dai concessionari e gestori delle infrastrutture alla Polizia stradale, la Protezione civile, le strutture amministrative preposte alla programmazione degli interventi infrastrutturali e alla regolamentazione del traffico, ecc.), favorendo processi di coordinamento finalizzati a conferire reale efficacia alle strategie tese alla riduzione dell'incidentalità.

Le aree di sosta presenti lungo la rete autostradale possono costituire, in questa logica, dei presidi fisici ben riconoscibili da cui partire per attrezzare dei "sistemi di area-piazzola integrati" in cui possano interagire i diversi soggetti rilevanti per la sicurezza stradale.